DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 101, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 44). Prenumerata wynosi kwartalnie 10 zł, a dla Dyrekcyj Kolei Państwowych i Zarządów Kolei Prywatnych — 8 zł i wpłacana być może na rachunek bieżący Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 w Centralnej Kasie Państwowej bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P. K. O. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego 1 zł *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260). Cena ogłoszeń: za stronę — 200 zł, 1/2 strony — 100 zł, 1/4 strony — 50 zł, 1/8 strony — 25 zł, 1/16 strony — 15 zł, 1/32 strony — 10 zł. Ogłoszenia drobne po 25 groszy za wyraz.

Rok II. Warszawa, dnia 1 czerwca 1929 r. Nr. 23.

TREŚĆ:

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

3) W sprawie wstrzymania przyjmowania do przewozu przesyłek materjałów łatwopalnych w cysternach z przeznaczeniem do st. Warszawa Wileńska i adresowania takich przesyłek do st. Warszawa Wschodnia.
4) W sprawie rozszerzenia czynności ekspedycyjnych stacji Niepołomice.
5) W sprawie otwarcia przystanków: Ostojów, Sobków, Brzeźnica k. Kozienic i Lubliniec Wołyński w Dyrekcji Radomskiej.
6) W sprawie zniesienia przystanku Kack Mały i otwarcia przystanku Kolibki-Orłowo.
7) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

DZIAŁ NIEURZĘDOWY.

Komunikat

w sprawie uzupełnienia polskiego przekładu „Przepisów i objaśnień dla ekspedycyj towarowych w Trieste, Pola i Rovigno d'Istria".

Dział urzędowy.

A. ROZPORZĄDZENIA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 31 maja 1929 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się co następuje:

Poz. 121. Zatwierdzenie taryfy osobowej i bagażowej na prywatnej kolei elektrycznej Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa z odgałęzieniem Będzin—Czeladź.

§ 1. Dla przewozu osób, psów i bagażu na prywatnej kolei elektrycznej Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa z odgałęzieniem Będzin—Czeladź zatwierdza się taryfę o brzmieniu następującem:

Taryfa osobowa i bagażowa prywatnej kolei elektrycznej Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa z odgałęzieniem Będzin—Czeladź.

Część I.

Odchylenia od „Regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, na kolejach żelaznych przy stosowaniu tegoż Regulaminu na kolei elektrycznej Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa z odgałęzieniem Będzin—Czeladź.

Przewóz osób, psów i bagażu koleją elektryczną Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa z odgałęzieniem Będzin—Czeladź odbywa się tylko w komunikacji miejscowej tej kolei na zasadzie „Regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych" (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 89, poz. 783) wraz z ewentualnemi następnemi zmianami i uzupełnieniami, oraz z odchyleniami wprowadzonemi na podstawie p. 2 i 3 § 2 tegoż Regulaminu mianowicie:

W § 5 punkt 1 zmienia się jak następuje:

„Bilety na przejazd jednorazowy sprzedawane są przez konduktorów w wagonie. Podróżny powinien niezwłocznie po wejściu do wagonu wykupić bilet, przyczem należność za niego powinien mieć uprzednio przygotowaną i odliczoną".

Pozatem punkty 3, 4, 5, 6, 7 i 8 — nie mają zastosowania.

W § 6 punkt 2 zmienia się jak następuje:

„Bilet powinien zawierać oznaczenie stref, na które został wydany".

§ 8 zmienia się jak następuje:

„Bilet na przejazd jednorazowy jest ważny na przejazd tylko w tym pociągu i wagonie, w którym go sprzedano".

W § 9 punkty 5, 6, 10 i 11 — nie mają zastosowania. W punktach zaś 12 i 13 nie mają zastosowania słowa: „dla kobiet".

§§ 10 i 11 nie mają zastosowania.

§ 12 zmienia się jak następuje:

„Podróżny, który przy kontroli nie może okazać ważnego na przejazd biletu, powinien wykupić cztery bilety normalne za strefy przebyte; jeśli zaś nie można odrazu i z całą pewnością ustalić przystanku, na którym podróżny wsiadł do pociągu, cztery bilety normalne za wszystkie strefy, które przebył pociąg.

Podróżnego, który odmawia uiszczenia bezzwłocznie opłaty powyższej, konduktor ma prawo usunąć z pociągu na najbliższym przystanku i pociągnąć do odpowiedzialności sądowej".

W § 13 punkt 1 uzupełnia się zdaniem: „c) więźniów wraz z eskortą" a punkt 5 zdaniem: „który wywiesza się w wagonie".

W § 15 punkt 2 zmienia się jak następuje:

„Bagaż ręczny pojedyńczego podróżnego nie może przekraczać wymiarów 20 X 40 X 60 cm; w razie przewozu bagażu ręcznego większych rozmiarów, o ile na to pozwolą warunki miejscowe, nie przekraczającego jednak wymiaru 50 X 50 X 100 cm, pobiera się opłaty, przewidziane w taryfie.

Punkt 3 zmienia się jak następuje:

„W razie ujawnienia bagażu w rozmiarze, przekraczającym 50 X 50 X 100 cm, konduktor ma prawo usunąć bagaż ten z pociągu i pobrać za jego przewóz podwójną należność taryfową, jak za bagaż wymiaru 50 X 50 X 100 cm, najmniej 5 zł".

Punkt 5 — nie ma zastosowania.

W punkcie 7 — zdanie drugie nie ma zastosowania.

Punkty 10, 11, 12 i 13 — nie mają zastosowania.

§§ 17, 18, 19, 20 i 21 — nie mają zastosowania.

W § 22 w punkcie 5 słowa „oznaczoną w taryfie" zmienia się na „25 zł.".

W § 26 punkty 1, 2, 3, 4, 5, 7 i 8 — nie mają zastosowania.

Punkt 6 zmienia się, jak następuje:

„Za bilety zagubione lub niewykorzystane w całości lub częściowo należności nie zwraca się".

§§ od 29 do 38 włącznie — nie mają zastosowania.

W § 40 w punkcie 3 słowa „kwity bagażowe" — nie mąą zastosowania.

§ 41 zmienia się jak następuje:

„Prawo wnoszenia skargi przeciw kolei żelaznej z umowy o przewóz służy osobie, która przedstawi bilet, lub w razie braku tegoż, udowodni swoje uprawnienie".

§§ 43 i 44 — nie mają zastosowania.

W § 45 w punkcie 2 ustępy a), b), c) i d) — nie mają zastosowania.

§ 46 zmienia się jak następuje:

„Roszczeń wygasłych lub przedawnionych, zgodnie z postanowieniami § 45 nie można wznowić w drodze skargi wzajemnej, ani w drodze ekscepcji".

§§ 47 i 48 oraz §§ od 50 do 64 włącznie — nie mają zastosowania.

Część II.

Postanowienia taryfowe.

A. Przewóz osób.

1. Opłaty za przewóz osób oblicza się strefami. W tym celu kolej elektryczna podzielona zostaje na odcinki: Sosnowiec — Poczta — Będzin Miasto (6 km) Będzin Miasto — Czeladź Rynek (6 km), i Będzin Miasto — Dąbrowa Reden (6 km), każdy zaś odcinek — na 5 stref.

2. Ceny biletów normalnych na przejazd jednorazowy wynoszą:

Na przejazd stref w ilości	Cena biletu groszy
1-ej lub 2-ch . . .	20
3-ch lub 4-ch . . .	35
5-ciu lub 6-ciu	50
7-miu lub 8-miu	70
9-ciu lub 10-ciu	85
ponad 10	100

3. Dyrekcja pomienionej kolei w miarę potrzeby i uznania wprowadza imienne abonamentowe bilety miesięczne, normalne i ulgowe, oraz tygodniowe robotnicze.

Bilet miesięczny z fotografją uprawnia właściciela do dowolnej ilości przejazdów w ciągu miesiąca kalendarzowego, bilet zaś tygodniowy do przejazdu codziennie jednorazowo tam i z powrotem w ciągu tygodnia od poniedziałku do niedzeli włącznie, w relacjach, wymienionych w bilecie, i nie może być odstąpiony osobie drugiej.

Bilety miesięczne normalne i ulgowe, oraz tygodniowe wydawane są w relacjach przez kolej ustalonych za opłatą, wynoszącą w stosunku miesięcznym od 14 do 60-krotną cenę odnośnego biletu normalnego na przejazd jednorazowy (p. 2). Relacje i ceny biletów powyższych podaje kolej do wiadomości publicznej przez wywieszenie ogłoszeń na przystankach.

Z ulgowych biletów miesięcznych mogą korzystać uczniowie (uczennice) niższych i średnich zakładów naukowych na podstawie matrykuł, poświadczonych przez Dyrekcję kolei elektrycznej, z biletów, zaś tygodniowych — robotnicy na podstawie umyślnych zaświadczeń, potwierdzonych przez Dyrekcję tejże kolei.

B. Przewóz psów.

Za przewóz psów pobiera się opłaty, ustalone za przewóz osób według taryfy normalnej (rozdział A, punkt 2 postanowień niniejszych).

C. Przewóz bagażu ręcznego.

Za bagaż ręczny, oprócz dozwolonego do przewozu bezpłatnie (§ 15, punkt 2 R. P. O.), pobiera się za każdą sztukę opłatę w wysokości ceny odnośnego biletu normalnego na przejazd (rozdział A, punkt 2 postanowień niniejszych).

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 czerwca 1929 r.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 stycznia 1928 r. o częściowem otwarciu ruchu na międzymiastowej kolei elektrycznej Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa, ogłoszone w Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 8 pod poz. 61, oraz rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1928 r. o otwarciu ruchu na odcinku Będzin — Dąbrowa międzymiastowej kolei elektrycznej Sosnowiec—Będzin—Dąbrowa, ogłoszone w Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 14 pod poz. 105.

Nr. III/Of. 5414/29.

Poz. 122. Niemiecko-Polsko-Sowiecki Związek Kolejowy. Taryfa na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji pomiędzy stacjami Towarzystwa Kolei Rzeszy Niemieckiej a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad, tranzytem przez Polskę.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. wchodzi w życie na polskich kolejach państwowych wyżej wymieniona taryfa wraz z osobnem do niej uzupełnieniem.

I. Taryfa powyższa ustanawia co następuje:

1) Przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji niniejszej odbywa się na podstawie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi z dnia 23 października 1924 r., ujednostajnionych postanowień dodatkowych Komitetu Transportowego do tejże Konwencji tudzież postanowień szczegółowych tej taryfy, zawartych w jej rozdziale II.

2) Jako przesyłki ekspersowe nadaje się do przewozu: a) przesyłki drobne, lub b) przesyłki całowagonowe.

3) Opłaty przewozowe i dodatkowe, ustalone na podstawie taryf wewnętrznych, wyrażone są w taryfie w dolarach St. Zj. Am. Północnej.

II. Uzupełnienie taryfy zawiera sprostowania zauważonych w niej omyłek oraz nowe tabele opłat za tranzytowe linje polskich kolei państwowych w związku z zmianami, które zaszły w ostatnim rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich.

Taryfa ta oraz jej uzupełnienie, stanowiące załączniki do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, są do nabycia w Administracji tegoż Dziennika oraz we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych, mianowicie taryfa po cenie 3.50 zł, jej uzupełnienie zaś po cenie 0,70 zł za egzemplarz.

Nr. III/Os. 6006/29.

Poz. 123. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 3, obowiązująca od 1 marca 1929 r.

Z ważnością od dnia 1 czerwca 1929 r. do 31 maja 1930 r. wprowadza się dla niżej wymienionych towarów następujące zniżki taryfowe, mianowicie:

Przy przesyłkach rudy żelaza, pirytów, przepałków pirytowych i fosforytów mineralnych, nadanych na stacjach portowych w Gdańsku, Gdyni i Tczewie do stacyj czeskosłowackich, do których zgodnie z Przepisami kierunkowemi droga przewozu prowadzi przez punkty graniczne polsko-czeskosłowackie, z wyłączeniem jednak stacyj Hrušov, Mor. Ostrava-Přívoz i Třinec, opłaty przewozowe, podane w taryfach Nr. 14 i 21 A-b), obniża się:

a) o 19 hcz,
b) o 38 hcz,
c) o 95 hcz,
za 100 kg.

1. Zniżki powyższe stosuje się w drodze zwrotu (reklamacji) do przesyłek przewiezionych od 1 czerwca 1929 r. do 31 maja 1930 r. po udowodnieniu przewozu w powyższym okresie czasu łącznie conajmniej:

do a) 40.000 tonn,
do b) 60.000 tonn,
do c) 100.000 tonn,
towarów wyżej wymienionych.

2. Reklamacje o zwrot różnicy przewoźnego powinni wnosić nadawcy przesyłek do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku najdalej do 31 sierpnia 1930 r. Do reklamacji należy dołączyć wtórniki listów przewozowych i wykaz, zawierający następujące dane:

1) dzień nadania,
2) cechę i numer wagonu,
3) numer listu przewozowego, rodzaj towaru i wagę przesyłek,
4) nazwę stacji nadania i przeznaczenia,
5) pobrane przewoźne.

Ze zniżek mogą także korzystać przesyłki kilku (najwyżej 5) nadawców łącznie. W tym wypadku dla uzyskania zniżki należy do reklamacji, oprócz wtórników listów przewozowych i wspólnego wykazu, obejmującego wszystkie przesyłki, dołączyć także wspólne oświadczenie zainteresowanych nadawców, upoważniające jednego z nich do wniesienia reklamacji i odebrania różnicy przewoźnego.

3. Wypłatę różnicy przewoźnego uskutecznia się w złotych polskich według kursu 100 zł = 378 koron czeskich.

Nr. III/C. 4538/29.

Poz. 124. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 2, obowiązująca od dnia 1 września 1927 r. i część II, zeszyt 3, obowiązująca od dnia 1 marca 1929 r.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. aż do odwołania albo włączenia do dodatków wprowadza się do wymienionej taryfy zmiany i uzupełnienia następujące:

I. W taryfie towarowej, część II, zeszyt 2:

A. Taryfy.

Taryfa Nr. 2b (drzewo).

Na str. 21 (str. 33 dodatku II). W tablicy A, w porządku alfabetycznym dodaje się nazwę stacji Vratimow z następującemi stawkami:

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny	
			19	20
Vratimow	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a, ...	10, 15 t Dkw.	71 8	69 7
	A2, B3, C2, D2—4, E1b, 2b, F	10, 15 t Dkw.	77 8	73 8
	I, K	10, 15 t Dkw.	48 5	47 5

Taryfa Nr. 8 (cynk).

Na str. 184 (str. 119 i 120 dodatku I)

W tablicy A stawki taryfowe dla stacyj Bohumín ČSD i Moravská Ostrava-Přívoz otrzymują brzmienie następujące:

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny	
			18	19
Bohumín Č. S. D. . . .	A	10 t Dkw	37 2	46 —
		15 t Dkw	32 2	46 —
Moravská Ostrava-Přívoz	A	10 t Dkw	69 2	59 —
		15 t Dkw	64 2	59 —

W taryfie towarowej, część II, zesyzt 3:

Taryfa Nr. 21 (fosforyty).

Na str. 62 skreśla się nazwę stacji Černy Arduv statni hranice ze wszystkiemi danemi.
Nr. III/C. 5472/29.

Poz. 125. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Obliczanie przewoźnego za węgiel kamienny i koks według taryfy łamanej.

Z ważnością od dnia 1 czerwca 1929 r. aż do odwołania, za węgiel kamienny (w tem miał (pył) węglowy), brykiety z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego (w tem miał (pył) koksowy), nadawane w zwyczajnych przesyłkach całowagonowych w kierunku z Polski do Czechosłowacji i odwrotnie, przewoźne oblicza się w sposób następujący:

A. Kierunek z Polski do Czechosłowacji.

Za węgiel kamienny, brykiety węglowe i koks węglowy:

Przestrzeń polska.

a) Od wszystkich polskich kopalń, koksowni i gazowni do wszystkich polsko-czeskosłowackich punktów granicznych — według klasy wyjątkowej F taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych ze zniżką 10 groszy za 100 kg.

Przestrzeń polsko-niemiecka.

b) Od wszystkich górnośląskich kopalń, koksowni i gazowni do wszystkich niemiecko-czeskosłowackich punktów granicznych:

1) według taryf dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej i górnośląsko-niemieckiej komunikacji związkowej, bez niżki, albo

2) do i od polsko-niemieckich punktów granicznych — według taryf wskazanych niżej pod c), o ile są one tańsze.

c) Od wszystkich pozostałych polskich kopalń, koksowni i gazowni do niemiecko-czeskosłowackich punktów granicznych:

Przestrzeń polska:

za przestrzeń polską do polsko-niemieckich punktów granicznych — według klasy wyjątkowej F taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych ze zniżką 10 groszy za 100 kg,

Przestrzeń niemiecka:

za przestrzeń niemiecką zaś od polsko-niemieckich do niemiecko-czeskosłowackich punktów granicznych — według niemieckiej klasy F dla węgla bez zniżki.

Przestrzeń czeskosłowacka.

d) Od wszystkich polsko-czeskosłowackich i wszystkich niemiecko-czeskosłowackich punktów granicznych do wszystkich czeskosłowackich stacyj przeznaczenia (wyłączając punkty graniczne z państwem trzeciem):

1) Za węgiel kamienny i brykiety węglowe na linjach czeskosłowackich kolei państwowych oraz prywatnych, znajdujących się pod zarządem państwowym z wyłączeniem linji Bohumin Č. S. D. — Košice z odgałęzieniem do granicy Państwa pod stacjami Skalite (Zwardoń) i Čirč (Muszyna) — według normalnej klasy XVIII[1]) taryfy towarowej czeskosłowackich kolei państwowych ze zniżką 40 halerzy za 100 kg. Gdyby opłaty te były niższe od opłat według taryfy wyjątkowej 1 tejże taryfy towarowej, stosuje się taryfę wyjątkową bez zniżki;

2) za koks węglowy—według normalnej klasy XV taryfy towarowej czeskosłowackich kolei państwowych ze zniżką 40 halerzy za 100 kg.

[1]) Uwaga: Za przesyłki węgla i t. p., przeznaczone do stacyj, położonych na przestrzeni Bohumin Č. S. D. — Košice z odgałęzieniami do granicy Państwa pod stacjami Skalite (Zwardoń) i Čirč (Muszyna), za przestrzeń od stacji granicznej Bohumin Č. S. D. i od punktów granicznych pod stacjami Skalite (Zwardoń) i Čirč (Muszyna), przewoźne oblicza się według opłat, podanych w obwieszczeniu, zamieszczonem w „Vestniku pro žel. a pl." Nr. 102, poz. 3056 z dnia 22 grudnia 1928 r. ze zniżką 40 halerzy za 100 kg. Gdyby opłaty te były niższe od opłat, podanych w obwieszczeniu, zamieszczonem w tymże „Vestniku pro žel. a pl." pod poz. 3057, stosuje się te ostatnie opłaty bez zniżki.

B. Kierunek z Czechosłowacji do Polski.

a) Za węgiel kamienny i brykiety węglowe—według opłat następujących:

Przestrzeń czeskosłowacka.

Do punktów granicznych	Od stacyj: Doubrava	Hrušov	Jama Pokkrok	Karvina hlavni nadrazi	Moravska Ostrava banska draha	Moravska Ostrava Přivoz	Prostředni Sucha	Svinov Vitkovice	Třinec
	halerzy za 100 kg.								
Bohumín Č. S. D.	101	97	248	115	161	113	248	137	—
Česky Těšin statni hranice .	183	275	209	165	322	284	174	306	—
Petrovice u Bohumina st. hranice	157	177	290	141	228	185	268	205	—

b) Za koks węglowy—według opłat następujących:

Bohumín Č. S. D.	112	—	—	127	178	125	275	152	215
Česky Těšin statni hranice .	183	—	—	165	322	284	174	306	134
Petrovice u Bohumina st. hranice	174	—	—	156	253	205	297	227	258

c) Za węgiel kamienny i brykiety węglowe:

Przestrzeń polska.

Od polsko-czeskosłowackich punktów granicznych pod stacjami Zebrzydowice (Petrovice u Bohumina statni hranice) i Cieszyn (Česky Těšin statni hranice) do wszystkich polskich stacyj przeznaczenia (wyłączając punkty graniczne z państwem trzeciem) — według klasy VII taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych, ze zniżką 10 groszy za 100 kg.

d) Za koks węglowy:

Od polsko-czeskosłowackich punktów granicznych pod stacjami Zebrzydowice (Petrovice u Bohumina statni hranice) i Cieszyn (Česky Těšin statni hranice) do wszystkich polskich stacyj przeznaczenia (wyłączając punkty graniczne z państwem trzeciem) — według taryfy wyjątkowej Nr. 10 taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych—bez zniżki. Gdyby opłaty według klasy VII tejże taryfy towarowej ze zniżką 10 groszy były tańsze, stosuje się te ostatnie.

e) Za węgiel kamienny, brykiety węglowe i koks węglowy:

Przestrzeń niemiecko-polska.

1. Od stacji granicznej Bohumin (Oderberg) do wszystkich górnośląskich stacyj przeznaczenia — według taryfy towarowej dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej — bez zniżki.
2. Od stacji granicznej Bohumin (Oderberg) do pozostałych polskich stacyj przeznaczenia:

Przestrzeń niemiecka:

za przestrzeń niemiecką do niemiecko-polskich punktów granicznych — według niemieckiej taryfy wyjątkowej 6 dla węgla — bez zniżki.

Przestrzeń polska:

za przestrzeń polską zaś od polsko-niemieckich punktów granicznych:

za węgiel kamienny i brykiety węglowe—według opłat przewozowych podanych wyżej pod B c),

za koks węglowy—według opłat przewozowych podanych wyżej pod B d).

Powyższy sposób obliczania przewoźnego stosuje się tylko w następujących wypadkach:

1. Przy przesyłkach, przeznaczonych do stacyj, niewymienionych w polsko-czeskosłowackiej taryfie związkowej.

2. Przy przesyłkach, które korzystają w komunikacji wewnętrznej poszczególnych kolei z przewozu bezpłatnego albo ze specjalnych ulg taryfowych (dla celów gospodarczych kolei, urzędów państwowych, wojska i t. p.), niezależnie od tego, czy stacja przeznaczenia zawarta jest w wymienionej taryfie związkowej albo nie. W tym wypadku nadawca powinien w liście przewozowym zamieścić żądanie stosowania odnośnej ulgi taryfowej.

3. Przy przesyłkach, do których nie można stosować taryfy związkowej np. w wypadkach, gdy nadawca zażądał frankowania przesyłki do granicy Państwa albo stosowania taryfy łamanej.

Jednocześnie znosi się rozporządzenie zamieszczone w Dz. T. i Z. K. Nr. 14, poz. 110 z r. 1928.

Nr. III/C. 5620/29.

Poz. 126. Międzynarodowa Taryfa Związkowa na przewóz towarów pomiędzy Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria a stacjami polskich kolei państwowych.

W Międzynarodowej Taryfie Związkowej na przewóz towarów pomiędzy Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria a stacjami polskich kolei państwowych, obowiązującej od dnia 15 czerwca 1928 r. (Monitor Polski z dnia 4 czerwca 1928 r. Nr. 127), wprowadza się z dniem ogłoszenia, aż do odwołania lub do czasu włączenia do dodatku, następujące uzupełnienia:

W taryfach wyjątkowych, objętych wspomnianą taryfą towarową, zamieszcza się w porządku alfabetycznym następujące stacje oraz odnośne stawki opłat przewozowych:

1) Na stronie 60 do taryfy wyjątkowej Nr. 5 (zboże i rośliny strączkowe) włącza się nową stację:

Równe	3165	2940

2) Na stronie 121 uzupełnia się taryfę wyjątkową 120 (tytoń) stacjami następującemi:

Białystok I	6840	5865	5530
Bydgoszcz	6635	5685	5385
Kościan	6325	5425	5170
Kowel	6810	5840	5510
Kutno	6215	5335	5100
Przemyśl	6085	5230	5015
Stanisławów	6865	5890	5555
Toruń Przedmieście	6610	5665	5365
Wilno	7530	6465	6045
Wodzisław	4620	3945	3915

3) Na stronie 131 i 133 wprowadza się do wykazu odległości niżej podane stacje:

P	Kościan	1364	1355	1	1
R	Kowel	1523	1514	1	1
W	Kutno	1338	1329	1	1
Kt	Wodzisław	1007	998	1	1

Nr. III/A. 5663/29.

Poz. 127. Polsko-górnośląsko-niemiecka komunikacja związkowa. Taryfa kolejowa na przewóz towarów, obowiązująca od dnia 1 października 1928 r., ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1928 Nr. 10, poz. 68.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. do taryfy powyższej wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

W zeszycie 1:

Na str. 8, ustęp „b) Niemieckie koleje prywatne", zamieszcza się w porządku alfabetycznym:
Deggendorf Bahnhof — Metten Bahnhof Lokalbahn
Ebingen-Onstmettingen Nebenbahn.

Na str. 55 u dołu stronicy po słowach „wszystkich do wyrobu żelaza i stali" dodaje się: „sprowadzonych drogą morską".

Na str. 59 i 61 w taryfie wyjątkowej 4, ustęp „Obszar ważności", zamieszcza się w porządku alfabetycznym:

„Bremerhaven Fischhalle
Wesermünde Fischereihafen".

W zeszycie 2:

Na str. 11 ustęp b) „Objaśnienia skrótów dla oznaczenia kolei, wyszczególnionych w poniższym spisie" zamieszcza się w porządku alfabetycznym:

„Lb. De—Me Lokalbahn Deggendorf Bahnhof—Metten Bahnhof".

Na str. 15—72 (Tablica odległości 1):

a) zamieszcza się w porządku alfabetycznym:

Augsburg West	Augsb. Lb.	850
Bremerhaven Fischhalle	Han	707
Haunstetten	Augsb. Lb.	855
Metten Bahnhof	Lb. De-Me	764
Metten Steinbruch	Lb. De-Me	766
Wesermünde Fischereihafen . . .	Han	707

b) zmienia się nazwy stacyj:

Neumühler Weiche na Grenzin
Heegermühle na Finow (Mark);

c) zmienia się odległości przy:

Obernzell z 820 na 816
Oberötzdorf z 836 na 827
Untergriesbach z 830 na 824
Wegscheid z 851 na 837
Wildenranna z 839 na 829.

Nr. III/N. 5868/29.

Poz. 128. Polsko-Niemiecki Związek Kolejowy. Taryfa towarowa i Przepisy kierunkowe, obowiązujące od dnia 1 stycznia 1929 r., ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1928, Nr. 21, poz. 157.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. wchodzą w życie dodatki I do powyższej Taryfy i Przepisów kierunkowych, zawierające zmiany i uzupełnienia co do włączenia nowych stacyj polskich i niemieckich oraz co do specyfikacji poszczególnych towarów.

Dodatki te wychodzą jako załączniki do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych i są do nabycia w Polsce—w Administracji tegoż Dziennika oraz w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku i w Dyrekcjach Kolei Państwowych.

Nr. III/N. 6061/29.

Poz. 129. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 3, obowiązująca od dnia 1 marca 1929 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1929, Nr. 13, poz. 46).

W rozporządzeniu, ogłoszonem w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 1 maja 1929 r., Nr. 21, pod poz. 102 o wprowadzeniu zmian do polsko-czeskosłowackiej taryfy towarowej część II, zeszyt 3, w zmianach, dotyczących str. 1, w ust. 2) zamiast słów „5-ym i 6-ym" powinno być „4-ym i 5-ym", zaś w ust. 3) zamiast „polskich" powinno być „polskich i".

Nr. III/C. 6039/29.

Poz. 130. Taryfa dla bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę, obowiązująca od dnia 15 lipca 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 15 lipca 1929 r. Nr. 2 poz. 7).

Z dniem 1 czerwca 1929 r. podany w załączniku I do taryfy spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę, uzupełnia się na stronie 9-ej pod pozycją 9-ą „Kolej Moskiewsko-Kurska" nazwą stacji: „Moskwa gorod Otdielenje pri Gostorgie".

Nr. III/Ws. 5327/29.

Poz. 131. Taryfa dla bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę tudzież Niemcy i Polskę, obowiązująca od dnia 1 lipca 1928 r. (Monitor Polski Nr. 139 z dnia 19/VI 1928 r.).

Z dniem 1 czerwca 1929 r. podany w załączniku I do taryfy dla bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę tudzież Niemcy i Polskę spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do komunikacji bezpośredniej, uzupełnia się na stronie 10-ej pod pozycją 9-tą „Kolej Moskiewsko-Kurska" nazwą stacji: „Moskwa Gorod Otdielenje pri Gostorgie".

Nr. III/Ws. 5326/29.

Poz. 132. Taryfa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich, a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska, część II, taryfa łamana, obowiązująca od dnia 1 maja 1929 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 21 poz. 109 z dnia 1/V—1929 r.).

Z dniem 1 czerwca 1929 r. podany w załączniku 1a) spis stacyj kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad, włączonych do Części II Taryfy, uzupełnia się:

na stronie 10-ej pod pozycją 15-ą „Koleje Północne" nazwą stacji „Szczełkowo",

na stronie 10—11-ej pod pozycją „Koleje Północno-Kaukasie" nazwami stacyj: „Ataman, Bogosłowskaja, Darg-Koch, Kaniewskaja, Kotlarewskaja, Kursawka, Murtazowo, Piatigorsk, Piesczanokopskaja i Wysiełki".

Jednocześnie uzupełnia się odpowiednio podany w załączniku 1 b) do tej samej części II taryfy Spis alfabetyczny stacyj kolei Z. S. R. R. włączonych do części II Taryfy (str. 15—24).

Nr. III/Ws. 5824/29.

Minister Komunikacji: *Kühn*

OBWIESZCZENIA.

Polskie Koleje Państwowe.

1) W sprawie zmiany nazwy stacyj „Barkocin" i Klincz Wielki".

Z ważnością od 1 czerwca 1929 r. zmienia się nazwę stacji „Barkocin" na „Barkoczyn", a nazwę stacji „Klincz Wielki" na „Wielki Klincz".

Zmiany te wprowadzone będą do „Spisu stacyj" i „Wykazu odległości taryfowych" najbliższemi dodatkami do tych podręczników.

Nr. III/Tb. 5424/29.

---

2) W sprawie przywrócenia normalnych opłat postojowego na st. Kamińsk.

Wobec przywrócenia normalnego stanu, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie odwołała z dniem 7 maja 1929 roku zarządzenie o podwyższeniu postojowego z przesyłkami drzewa na st. Kamińsk, ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1929 Nr. 22 pod pozycją 1).

Nr. IV/7381/13.

---

3) W sprawie wstrzymania przyjmowania do przewozu przesyłek materjałów łatwopalnych w cysternach z przeznaczeniem do st. Warszawa Wileńska i adresowania takich przesyłek do st. Warszawa Wschodnia.

Ze względu na brak odpowiedniego miejsca na st. Warszawa Wileńska dla przelewania benzyny, nafty i innych materjałów łatwopalnych z cystern, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie zarządziła z dniem 30 kwietnia 1929 r., aż do odwołania, zamknięcie st. Warszawa Wileńska dla wydawania powyższych przesyłek i przeniesienie tych czynności na st. Warszawa Wschodnia.

Na bocznicę prywatną firmy „Karpaty", posiadającą odpowiednie zbiorniki nafty i benzyny przy st. Warszawa Wileńska, omawiane przesyłki mogą być wysyłane.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 16 maja 1929 r.

Nr. IV/7567/13.

---

4) W sprawie rozszerzenia czynności ekspedycyjnych stacji Niepołomice.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. stacja Niepołomice na odcinku Podłęże—Niepołomice w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie zostaje otwarta dla wszystkich czynności ekspedycyjnych, jako stacja samoistna.

Odpowiednie uzupełnienie Spisu stacyj nastąpi najbliższym dodatkiem do tego podręcznika.

Nr. III/Tb. 6067/29.

---

5) W sprawie otwarcia przystanków: Ostojów, Sobków, Brzeźnica k. Kozienic i Lubliniec Wołyński w Dyrekcji Radomskiej.

Z dniem ogłoszenia otwiera się następujące przystanki osobowe:

1) Ostojów na 108.40 km linji Dęblin — Strzemieszyce między stacjami Suchedniów i Łączna dla ruchu osobowego z opłatą w pociągu. Odległość taryfowa do Suchedniowa wynosi 3 km, do Łączny 6 km, do Kielc 34 km, do Skarżyska Kamiennej 12 km.

2) Sobków na 165.60 km linji Dęblin—Strzemieszyce między stacjami Chęciny i Miąsowa dla ruchu osobowego z opłatą w pociągu. Odległość taryfowa wynosi do Chęcin 5 km, do Miąsowej 8 km, do Kielc 25 km, do Strzemieszyc 126 km.

3) Brzeźnica koło Kozienic na 7.95 km linji Bąkowiec—Kozienice dla ruchu osobowego z opłatą w pociągu. Odległość taryfowa do Słowików Nowych wynosi 3 km do Kozienic 6 km, do Bąkowca 8 km.

4) Lubliniec Wołyński na 10.96 km linji Włodzimierz-Kowel, między stacjami Turzysk i Kowel dla ruchu osobowego z opłatą przy kasie. Stacją rachunkową tego przystanku jest Turzysk. Odległość taryfowa Lublińca Wołyńskiego wynosi do Turzysk 13 km, do Kowla 11 km, do Włodzimierza 43 km.

Odpowiednie uzupełnienie Spisu stacyj i Wykazu odległości taryfowych nastąpi w najbliższych dodatkach do tych podręczników.

Nr. III/Tb. 6263/29.

---

6) W sprawie zniesienia przystanku Kack Mały i otwarcia przystanku Kolibki-Orłowo.

Z ważnością od dnia ogłoszenia zamyka się dotychczasowy przystanek Kack Mały na linji Gdańsk — Reda, natomiast otwiera się na km. 486.65 tejże linji przystanek Kolibki-Orłowo.

Odległość taryfowa przystanku Kolibki - Orłowo wynosi do st. Danzig Langfuhr — 12 km, do Gdyni — 6 km, do Danzig Oliva — 8 km, do Zoppot — 5 km.

W związku z powyższem przeprowadzi się odpowiednie zmiany w „Spisie stacyj" i „Wykazie odległości taryfowych" najbliższemi dodatkami do tych podręczników.

Nr. III/Tb. 6257/29.

---

7) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

Na podstawie § 49 Regulaminu przewozu (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 89, poz. 783) niniejszem obwieszcza się kolejowe kursy walut zagranicznych, według których przelicza się należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), jak również według których przyjmuje się zapłatę w walucie obcej (kursy przyjmowania), mianowicie:

KOLEJOWY KURS WALUT ZAGRANICZNYCH

(Obowiązuje od 28 lutego 1929 r. aż do odwołania).

1. **Waluty obce** (kursy przeliczenia):

Za 100 marek niemieckich	214,00 zł.
„ „ guldenów gdańskich	174,00 zł.
„ „ koron czeskich	26,70 zł.
„ „ franków szwajcarskich	172,50 zł.
„ „ szylingów austrjackich	126,00 zł.
„ „ pengö węgierskich	156,20 zł.
„ „ lei rumuńskich	5,50 zł.
„ „ lirów włoskich	47,00 zł.
„ „ franków francuskich	35,50 zł.
Za 1 dolar Stanów Zjedn. Am. Półn.	8,90 zł.

2. **Kursy złotego polskiego** (kursy przyjmowania):

Za 100 złotych	47,50	marek niemieckich
„ „ „	58,00	guldenów gdańskich
„ „ „	379,00	koron czeskich
„ „ „	58,50	franków szwajcarskich
„ „ „	80,00	szylingów austrjackich
„ „ „	1850,00	lei rumuńskich
„ „ „	215,00	lirów włoskich
„ „ „	11,25	dolarów Stanów Zjedn. Am. Półn.

Dział nieurzędowy.

KOMUNIKAT

w sprawie uzupełnienia polskiego przekładu „Przepisów i objaśnień dla ekspedycyj towarowych w Trieste, Pola i Rovigno d'Istria."

W przepisach powyższych, w załączniku C I i C II na str. 23 i 27 uwaga oznaczona xx) otrzymuje brzmienie następujące:

„Dane zawarte w niniejszem zaświadczeniu winny być stwierdzone przez Towarzystwo żeglugi, które przesyłkę morzem wywiozło lub przywiozło".

Nr. III/A. 3560/29.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 46391